

Otázka/pripomienka č. 1:

Technické a prevádzkové štandardy v prímestskej autobusovej doprave v Banskobystrickom samosprávnom kraji (TPS BBSK)

Čl. 2.2 – Pri zaradení autobusov do kategórií sa vychádza z počtu miest na sedenie a státie. Štandardne sa používa pojem minimálna celková obsaditeľnosť autobusu s uvedením minimálneho počtu miest na sedenie, pričom autobus s väčším než minimálnym počtom miest na sedenie stále spĺňa požiadavku obsaditeľnosti a súčasne zvyšuje komfort pre cestujúcich. Počet miest na státie by preto nemal byť rozhodujúcim kritériom. Mala by byť stanovená minimálna celková obsaditeľnosť autobusu a minimálny počet miest na sedenie nasledovne. Napríklad: Vozidlá kategórie V (Veľký autobus) – minimálna celková obsaditeľnosť 85 miest, minimálny počet miest na sedenie 55.

Návrh odpovede č. 1:

Máme za to, že uvedené je TPS BBSK nastavené dostatočne nediskriminačne. Pričom je použitá len rozdielna rétorika oproti otázke/pripomienke. Verejný obstarávateľ by dal rád do pozornosti skutočnosť, že počet miest je nastavený ako minimálna požiadavka a uvedené bolo konzultované v rámci prípravných trhových konzultácií priamo s výrobcami autobusov.

Otázka/pripomienka č. 2:

Technické a prevádzkové štandardy v prímestskej autobusovej doprave v Banskobystrickom samosprávnom kraji (TPS BBSK)

čl.2.3.1 – podmieňovanie umiestňovania reklamy na vozidlách predchádzajúcim písomným súhlasom verejného obstarávateľa nie je v reálnej praxi častokrát naplniteľné pre časový nesúlad medzi objednaním reklamy, termínom reklamnej kampane (napr. nielen komerčné ale aj verejnoprospešné kampane ako napr. propagácia očkovania na COVID 19, podpora verejnej dopravy, a pod.) a termínom na získanie predchádzajúceho súhlasu od verejného obstarávateľa. Napr. objednávka na zverejnenie reklamy v rovnaký deň ako je deň začiatku reklamnej kampane. Nadôvazok príjem z reklamy zlacňuje dopravu.

Návrh odpovede č. 2:

Dispozícia s reklamným priestorom vo vozidlách je plne v dispozícii Objednávateľa. V prípade verejnej reklamy máme za to, že táto pôjde práve cez Verejného obstarávateľa, ako verejný subjekt. Z pohľadu Verejného obstarávateľa nie je potrebné zlacňovať dopravu, ak všetky príjmy z tejto reklamy sú príjmom Verejného obstarávateľa a môžu plne slúžiť práve na úhradu nákladov dopravy. Objednávateľ nemá obchodný dôvod prenášať dispozíciu a zisky z reklamy na Dopravcov.

Otázka/pripomienka č. 3:

Technické a prevádzkové štandardy v prímestskej autobusovej doprave v Banskobystrickom samosprávnom kraji (TPS BBSK)

Čl. 2.3.2 – požiadavka na možnosť bezplatného pripojenia cestujúcich na wifi, ktorá zahŕňa balík s obsahom dát minimálne 100GB v jednom autobuse na mesiac je neštandardná vzhľadom na príliš vysoký objem dát na jeden autobus a mesiac, čo je ekonomicky náročné a môže to mať vplyv na výšku ponukovej ceny.

Návrh odpovede č. 3:

Uvedené je požadované vzhľadom na časový rozsah plnenia Zmluvy a okolnosti vývoja technológií a stále väčšiu využiteľnosť internetového pripojenia.

Otázka/pripomienka č. 4:

Technické a prevádzkové štandardy v prímestskej autobusovej doprave v Banskobystrickom samosprávnom kraji (TPS BBSK)

Čl. 2.3.2, posledný odstavec – nie je zrejmé, či bočný panel má byť pravý alebo ľavý.

Návrh odpovede č. 4:

Uvedené akceptujeme a bude zapracované.

Otázka/pripomienka č. 5:

Technické a prevádzkové štandardy v prímestskej autobusovej doprave v Banskobystrickom samosprávnom kraji (TPS BBSK)

Čl.2.6 – požadované farebné prevedenie elektronických panelov (zelené) nie je súladné s čl. 2.3.2, v ktorom je uvedené, že elektronické panely majú byť v prevedení RGB a zobrazení bílá

Návrh odpovede č. 5:

Uvedené akceptujeme a TPS BBSK budú upravené tak, aby nedochádzalo k spornému výkladu. Zároveň dávame do pozornosti, že článok 2.3.2 hovorí o vnútorných informačných paneloch a článok 2.6 o vonkajších informačných paneloch.

Otázka/pripomienka č. 6:

Zmluva o poskytovaní prepravných služieb vo verejnom záujme

Čl. 12.1 - Pri indexácii ceny je potrebné zohľadniť výsledky kolektívneho vyjednávanía v zmysle vyššej kolektívnej zmluvy (ktorá jej uzavretím má charakter zákona), a v prípade jej neuzavretia v príslušnom kalendárnom roku zohľadniť výsledky podnikovej kolektívnej zmluvy, keďže pre dopravcu ako zamestnávateľa sú výsledky kolektívneho vyjednávanía záväzné, a nedajú sa predikovať v 10 ročnom horizonte.

Návrh odpovede č. 6:

Uvedená indexácia reflektuje najlepšie reálne zmeny miezd vodičov autobusov, ako aj legislatívne zmeny, pričom takto vykonaná indexácia prináša spravodlivé riešenie pre všetkých. Zároveň je nesporné, že medziročná zmena priemernej hrubej (nominálnej) mzdy reflektuje všetky legislatívne zmeny, ktoré sa vzťahujú napríklad na prácu v noci, sobotu, nedeľu, sviatok, etc. Záväzky, ktoré Dopravcovi vyplývajú z kolektívneho vyjednávanía môže preniesť do ponukovej ceny. V prípade akceptácie kolektívnych zmlúv by sa Verejný obstarávateľ dostal do

rizika, že by si Dopravcovia mohli svojvoľne upravovať mzdy zamestnancov, nakoľko by nemali reálny záujem kolektívne vyjednávať, keďže im z vyjednávania nevznikajú reálne náklady.

Otázka/pripomienka č. 7:

Zmluva o poskytovaní prepravných služieb vo verejnom záujme

Vzhľadom na objem zákazky a potrebnú technickú základňu a dopravnú infraštruktúru potrebnú pre vykonávanie pravidelnej prímestskej autobusovej dopravy v zmysle príslušných právnych predpisov môže verejný obstarávateľ predĺžiť dĺžku doby trvania poskytovania Služieb (10 rokov od Začiatku prevádzky) o 50 % v súlade s Nariadením 1370/2007, keďže je to bežná prax v prípade aktuálne prebiehajúcich verejných súťaží na výber dopravcov na poskytovanie služieb vo verejnom záujme.

Návrh odpovede č. 7:

S uvedeným tvrdením o bežnej praxi nemožno súhlasiť, nakoľko trendom, mimo iné aj v zahraničí, je uzatvárať zmluvy na kratšie obdobie ako 10 rokov, napríklad 5 rokov. Uvedené najmä z dôvodu zvyšujúcich sa nárokov na ekologickú dopravu. Pripomienku nemožno akceptovať. Dĺžka trvania zmluvy je obchodným rozhodnutím objednávateľa.

Otázka/pripomienka č. 8:

Príloha č.1 – oblasti BBSK, rozdelenie oblastí

Pri navrhovanom rozdelení obsluhovaného územia na 10 regiónov budú cestujúci, ktorí doteraz cestovali „priamo“ medzi jednotlivými regiónmi nútení prestupovať, čo bude vnímané ako diskomfort (krok späť). Zároveň sa tým stráca atraktivita takto ponúkanej verejnej dopravy s priamym následkom spočívajúcim v poklese cestujúcich, úbytku tržieb a zvýšení vyrovnávacej platby, t.j. zvýšení nároku na rozpočet BBSK. Čo asi nie je cieľom tejto verejnej súťaže.

Návrh odpovede č. 8:

Uvedené bolo z pohľadu Verejného obstarávateľa dostatočne analyzované. Primárnym zámerom bolo rozdelenie zákazky na časti, aby proces verejného obstarávania prilákal aj menšie a stredné podniky a urobil tak súťaž hospodársky dostupnú pre väčší okruh záujemcov. Zároveň máme za to, že podmienky sú nastavené tak, aby problémy s cestovaním nevznikali.